

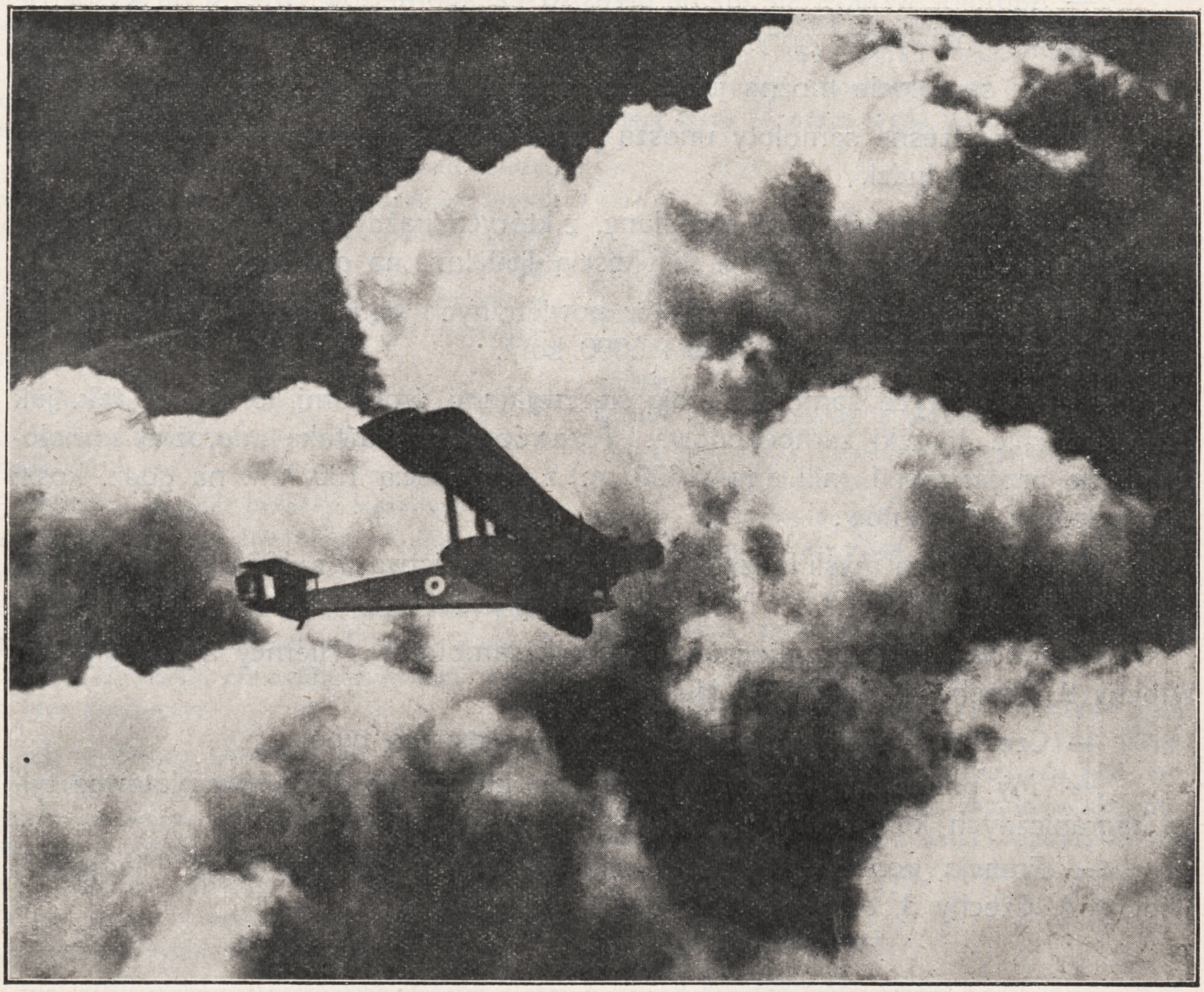
MŁODY LOTNIK

Nr. 8 MAJ — 1925 Cena 50 gr.

MŁODY LOTNIK

ORGAN POLSKIEGO LOTNICZEGO ZWIĄZKU MŁODZIEŻY

ROK II | WARSZAWA—MAJ 1925 | № 8(5)



Silne lotnictwo — to podwalina bytu państwa, a rozwój i zastosowanie techniki lotniczej to miara jego kulturalnego dorobku. Lotnictwo polskie muszą zbudować „młodzi lotnicy".

CZY WIESZ, ŻE...

— Pierwszym człowiekiem, który wykonał lot na aparacie cięższym od powietrza był Wilbur Wright, który przebył w dniu 17 grudnia 1903 r. 4,5 km.

— Obecna największa szybkość uzyskana na samolocie wynosi 448 km. na godzinę, co czyni 125 metrów na sekundę.

— Samolot wzniósł się już na przeszło 12 kilometrów, to jest na wysokość przekraczającą najwyższe góry na świecie.

— Na samolocie można już latać przez 38 godzin bez lądowania.

— Nowoczesne samoloty unoszą ponad 4000 kg. towarów, co przedstawia sobą przeszło 50 ludzi.

— Anglja przygotowuje aeroplany, z których każdy będzie mógł przenieść 200 wyekwipowanych żołnierzy z szybkością 160 km. na godzinę.

— Siła nowoczesnych rumaków powietrznych sięga już 2000 koni, a projektowane są samoloty o sile 5000 i 6000 koni.

— W Ameryce somoloty stają się zwykłemi środkami lokomocji tak, jak u nas obecnie dorożki samochodowe. Przewóz pasażera taką „dorożką somolotową" na przestrzeni 1 mili ang. (1600 m.) z szybkością 160 km. na godz. kosztuje zaledwie 20 centów.

— Dorobkiem myśli ludzkiej w dziedzinie lotnictwa w r. 1924 jest zgórą 120 nowych typów samolotów.

— Francja posiada obecnie 26 fabryk samolotów, Niemcy 21, Anglja 18, Włochy 9, Czechy 4, Belgja 3 i Holandja 3.

— Czesi produkują wyłącznie płatowce własnego typu.

— My posiadamy 2 fabryki czynne, w których produkujemy płatowce tylko zagranicznych konstruktorów.

— Francja posiada 10 fabryk silników lotniczych, Anglja 8, Niemcy 7, Włochy 4, Czechy 3, a my — żadnej.

Chcesz się bliżej zapoznać ze stanem lotnictwa — napisz do nas, wskażemy Ci źródła.

Nie wiesz czego, chcesz się o coś zapytać pisz do nas damy Ci w następnym numerze odpowiedź.

ZADANIA MŁODZIEŻY
NA DRODZE ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA

(Na marginesie naszego konkursu)

I

„Młody Lotnik“ jest jedynem w Polsce pismem lotniczem dla młodzieży i jako taki posiada szerokie i bardzo odpowiedzialne horyzonty pracy.

Żyjemy w czasach, kiedy w Polsce pracą na polu lotnictwa mało kto się zajmuje, a jeżeli porównamy to co my robimy z tem, co robią np. nasi najbliżsi sąsiedzi, choćby Rosja, — to śmiało możemy powiedzieć, iż własnego lotnictwa nie posiadamy.

Stan ten spowodowało nasze położenie polityczne, no i wojna. Podczas gdy w innych państwach, których byt był niezależny, praca na polu lotnictwa wrzała, my, z konieczności, zajęci byliśmy czem innem, a na szalony rozwój lotnictwa spoglądać musieliśmy biernie. Nagle, po odzyskaniu niepodległości, po skończonych wojnach, wciągnięci zostaliśmy już w tak zawrotny wir techniki lotniczej, iż zostaliśmy oszołomieni.

Nie wiemy co robić? — A jednak robić coś trzeba, gdyż stanie na miejscu równa się cofaniu.

Zaczyna się więc praca gorączkowa, szaleńcza, praca, która nie daje nigdy trwalszych owoców.

Rzuciliśmy się w wir walki, radzibyśmy gwałtem wydrzeć to, co inni zdobyli długą i mozolną pracą, ale nawet nie bylibyśmy zdolni wyzyskać tych zdobyczy.

Na zachodzie powstało lotnictwo jako wynik dążności ideowców do wydarcia naturze tajemnic przestworzy. Jedynie dzięki tej nieprzepartej chęci latania, popartej żelazną wolą i mozolną, żmudną, nieobliczoną na natychmiastowe rezultaty pracą rozkwitło ono tak wspaniale, jak żadna z innych gałęzi techniki.

To umiłowanie powietrznych szlaków stanowi również *conditio sine qua non* powstania naszego lotnictwa.

Kto ma je tworzyć? — Starsze społeczeństwo do tego nie jest zdolne, a zresztą nie jest do tego powołane.

Polskie lotnictwo musi zbudować obecne młode pokolenie.

Starsze społeczeństwo powołane jest dziś do ustalania programu oraz kontrolowania pracy młodych.

* * *

Program pracy młodzieży na polu lotnictwa jest dziś rzeczą najważniejszą. Od niego zależeć będzie przyszłość naszego lotnictwa, przyszłość Polski. Jeśli program będzie dobrze obmyślony, trwały, konsekwentny, obliczony na dalszą metę — praca wyda dobre plony.

* * *

Zdając sobie dobrze sprawę z ważności ustalenia programu pracy młodzieży, redakcja naszego pisma ogłosiła konkurs na najlepsze odpowiedzi na temat: „Jakie zadanie winna spełnić młodzież na drodze rozwoju polskiego lotnictwa“. Chodziło nam o poruszenie szerszych warstw społeczeństwa i skierowanie ich myśli na tak ważną dziś sprawę. Zanim omówimy szczegółowo wynik naszego konkursu nie od rzeczy będzie na wstępie rzucić kilka luźnych uwag na ten temat, które cisną się wprost pod pióro.

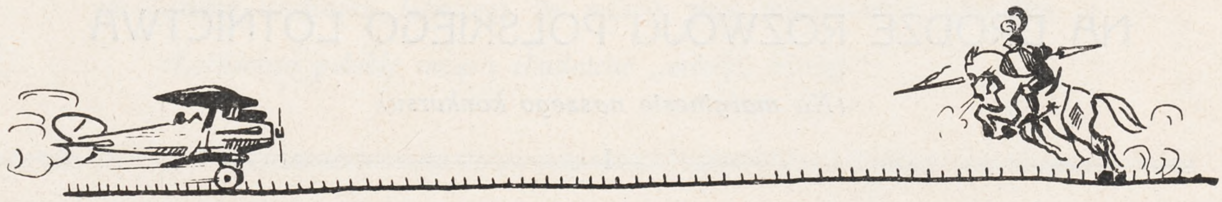
Okazuje się, iż „Młody Lotnik“, ogłaszając konkurs, trafił w najsłabszą stronę naszego starszego społeczeństwa.

Zgadzamy się np. wszyscy, że młodzi — to młodośc lotnictwa, że lotnictwo jest jakby stworzone wyłącznie dla młodzieży, że jest ono zaspokojeniem młodzieńczego zapału i chęci unoszenia się ponad poziomy ziemi. Słusznie — to wszystko jest wyłącznym udziałem młodych ludzi.

Ale program pracy?

Tu mieszamy się jak żacy, nie mogąc skupić myśli i jasno odpowiedzieć.

Inaczej młodzież: ujmuje te sprawy śmiało i z zapałem. „Młodzież samorzutnie winna stworzyć własną orjentację“ — oto nierzadka konkluzja odpowiedzi na nasze pytanie.



Trudno nie dopatrzeć się w tem słuszności. Starsze społeczeństwo żyje jeszcze pod groźbą wojny i myśli jego są krótkowzroczne. Oto np. niejedni piszą: „Kupujmy jaknajwięcej samolotów, a lotnictwo nasze będzie silne". Czy owe kilkaset samolotów zdoła nas obronić w czasie wojny? — Nigdy. Wojna to nietylko bezrozumny upust zwierzęcych instynktów — zasadniczo jest to rzecz drugorzędna, wszak człowiek nie jest istotą doskonałą! Wojna — to wyścig techniki, to zawrotny korowód konkurencji na wszelkich polach. Czyż taką wojnę można choć przez chwilę prowadzić cudzemi samolotami, nie posiadając własnych wytwórni, zastępów zdolnych inżynierów, zawsze gotowych do pracy dla ojczyzny, pełnych zdrowego entuzjazmu pilotów — amatorów?

Zresztą wojna nie znosi dziecinnej planowości — jest ona improwizacją genjusza, a celowe przygotowywanie się do niej jest nonsensem, budowaniem wieży Babel. *Wojnę się prowadzi, ale się o niej nie myśli, nie mówi.*

Miast kupować samoloty, które wcześniej czy później będą bezużyteczne, gdyż technika idzie naprzód, zakładajmy warsztaty, w którychby się mogli kształcić nasi przyszli konstruktorzy. Oto teraz rozpoczyna się budowa instytutu aerodynamicznego, bez którego żaden pomysł konstrukcyjny nie mógłby być zrealizowany — złóżmy ofiarę na ten cel.

Program pracy młodzieży nie może być krótkowzroczny. To, co starsze społeczeństwo robi dziś dorywczo,—młodzież musi robić gruntownie i sumiennie, nie pozostawiając żadnej skazy na produkowanym przez się materjale, gdyż z niego ma tworzyć przyszła rodzima technika wytrzymałe konstrukcje. Teraźniejsza młodzież zaczyna dopiero tworzyć nasze lotnictwo; nie zaczyna go budować, gdy wszystko jest przygotowane, ale dopiero gromadzi materjał, mierzy, wykreśla plany, projektuje. Gdy źle zaprojektujemy i mimo, że z wielkim nakładem pracy zbudujemy, następne pokolenia będą musiały burzyć nasze konstrukcje i poczynać nanowo. Posunięcia więc chaotyczne muszą być tu wyeliminowane, a program pracy młodzieży na polu lotnictwa musi być celowy, realny, zdrowy i prosty.

Słusznie ktoś zaznaczył, iż nie należy jednak wciągać przedwcześnie w jarzmo nauki młodzieży obdarzonej bujną fantazją i krańcowem nieraz umiłowaniem swobody. Tak. Program powinien to przewidzieć, winien on być zbiorem aksjomatów solidnie dobranych, by przy ich pomocy młodzież zupełnie samodzielnie mogła wyprowadzać dowolne twierdzenia.

Jeszcze jedno. Należy w sposób umiejętny i racjonalny wyzyskiwać zapał i gigantyzm młodzieńczy. Jedną z najbardziej złych stron wszelkich stowarzyszeń młodzieży to krępowanie swych członków niezdarnie i nieodpowiednio zredagowanemi przepisami. Raz na zawsze zerwijmy z drobiazgowością, jałmużną wszelkiego rodzaju, pobieraniem składek, kar przymusowych, a na odwrót do wszelkich naszych poczynań wprowadźmy rozmach. Zdobywanie pieniędzy oprzyjmy na zasadach amerykańskich, wprowadźmy nieuchwytny, a jednak bezwzględny przymus moralny, do którego, jakby się zdawało na pierwszy rzut oka, każdy człowiek dochodzi sam.

Ten przymus moralny, jeśli chodzi o organizacje mające za zadanie popieranie lotnictwa, jest konieczny.

Mówiąc o celowym programie pracy młodzieży na polu lotnictwa na wiele jeszcze rzeczy należałoby zwrócić uwagę. Postaramy się to uczynić w następnych artykułach.

Na zakończenie chcielibyśmy jedynie zaznaczyć, iż sprawa ta stanowi dziś najważniejsze zadanie dla Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży i jego organu — „Młodego Lotnika". Zdajemy sobie dobrze sprawę, iż określenie programu pracy młodzieży jest rzeczą zbyt trudną dla jednostek, to też otwieramy dziś ogólną na ten temat dyskusję, do której wszystkich zapraszamy.

(d. c. n.)



Rys. St. Chrzanowski

ROZWÓJ LOTNICTWA WE FRANCJI

(Od naszego koresp. paryskiego, inż. Z. Brunera)

Lotnictwo francuskie doznało kolosalnego rozwoju podczas wojny. Zadania wojenne, coraz to więcej uczuwać się dająca potrzeba wywiadów, bombardowań i obrony powietrznej zagrożonych przez lotników nieprzyjacielskich centrów życia kraju, popchnęły rząd do popierania już istniejących i tworzenia coraz to nowych placówek wytwórczości przemysłu lotniczego. Charakter jednak tego całego ruchu miał swe piętno specjalne, piętno dorywczości, cechujące się dążnością do fabrykowania aparatów jaknajprędzej, w jaknajwiększych ilościach, często bez możności wykonania dostatecznych prób, doświdczeń, obliczeń i udoskonaleń. Jednak genjusz francuski umiał w tych ciężkich chwilach przystosować się do warunków, stwarzając cały szereg typów płatowców takich, jak: Spad, Bréguet, Farman i t. p. zarówno genialnych w swej koncepcji, jak doskonałych pod względem fabrykacyjnym.

Koniec wojny zadał poważny cios lotnictwu francuskiemu: większość fabryk, z braku rządowych zamówień, musiała bądź zamknąć swoje podwoje, bądź przerzucić się na fabrykacje innych artykułów, bądź, w najlepszym razie, ograniczyć swą produkcję do minimum, aby tylko przetrwać owe złe czasy. Tylko wielkie firmy, jak Farman, Blériot i t. p. pracowały wówczas jako tako. W związku z tem zmienił się również zasadniczo charakter produkcji fabrycznej. Właściwiej mówiąc, o produkcji w ścisłym tego słowa znaczeniu nie można dziś mówić. Wielkich produkcji seryjnych nie spotykamy we Francji prawie zupełnie. Czuje się dziś wyraźnie dążność do stworzenia jaknajlepszych typów maszyn — dążność do daleko idących udoskonaleń. Pracują więc intensywnie jedynie laboratorja fabryczne, to znaczy część warsztatów, przeznaczone do opracowywania i stwarzania nowych typów maszyn. Przemysłowcy, z konieczności, zaczęli szukać zbytu swych maszyn na rynku zagranicznym, czyto w postaci bezpośredniej sprzedaży, czyto przez udzielanie licencji i tworzenie filji w krajach zaprzyjaźnionych (jak to n. p. ma częściowo miejsce w Polsce).

Stanowisko władz rządowych jest dziś podobnie jak w innych krajach, tak i we Francji jednakowe: zadania postawione przemysłowcom, zarówno techniczne jak i finansowe, są dość ciężkie, tak, że tylko najlepsze siły techniczne kraju mogą wyjść zwycięsko z owego konkursu i mogą liczyć na zamówienie większej serji maszyn. Nie można powiedzieć, by metoda ta dawała złe wyniki: jako rezultat podkreślić należy powolne lecz stałe powiększanie się szybkości lotu różnych typów płatowców jak również ich nośności, zwłaszcza pułapu. Od dobrego płatowca myśliwskiego wymaga się dzisiaj n. p. by, mimo dużego bagażu instrumentowego i zapasu benzyny na 3 godziny lotu, — łatwo się wzbijał w górę, osiągał szybkość co najmniej 250 klm na godzinę i pułap, osiągnięty przed upływem 40 minut, przekraczał 9.000 metrów. Te ciężkie warunki techniczne zmusiły konstruktorów francuskich do kolosalnych wysiłków, które w rezultacie pozwoliły na stworzenie aparatów, stojących rzeczywiście na wysokości zadania, czego dowodem pobicie w ostatnich czasach większości wszechświatowych rekordów lotniczych. W ten sposób znana firma Société Industrielle des Métaux et des Bois w Paryżu na swym jednopłacie, pilotowanym przez porucznika Bonnet, bije w grudniu zeszłego roku rekord światowej szybkości — 448 kilometrów na na godzinę; pilot Calizzo na płatowcu firmy Gourdou-Lesseur zdobywa rekord światowy wysokości (12.066 metrów nad poziomem morza). Znaczna większość rekordów, znajdująca się od dłuższego czasu w rękach amerykan, przechodzi w końcu zeszłego roku do Francji.

Ogólnie można powiedzieć, iż, jak dotąd, aparaty francuskie, na skutek żądań władz wojskowych, charakteryzowały się bardzo dużym zapasem wytrzymałości konstrukcji. By zmniejszyć niebezpieczeństwo ewentualnych połamań się płatowca w locie, każden prototyp nowego systemu aparatu przechodzi przez tak zwaną próbę statyczną, to znaczy obciążenie piaskiem aż do złamania badanych organów. Próbę taką wykonywa się zarówno dla skrzy-

deł maszyny, jak również dla podwozia, sterów i kadłuba; obciążenie to jest wielokrotnie większe od sił działających na płatowiec w czasie lotu. Stosunek owej siły obciążającej do siły działającej w locie, zwany „współczynnikiem próby statycznej”, jest naogół znacznie większy w aparatach francuskich, niż w większości płatowców państw ościennych. W ostatnich czasach n. p. dobry płatowiec myśliwski musiał we Francji przejść przez próbę statyczną o współczynniku nierzadko przekraczającym 15, podczas gdy koniec wojny ustalił jako cyfrę już wystarczającą 6 do 7. To też konstruktorzy francuscy, biorąc się do opracowania nowych płatowców bojowych, znajdowali się jak dotąd przed problematem znacznie trudniejszym niż ich koledzy angielscy, włoscy lub amerykańscy. Z drugiej strony owa wyższość pod względem wytrzymałościowym aparatów francuskich w dużej mierze zapobiegła wielu wypadkom. Ostatnio zwrócono jednak uwagę na to, iż współczynnik próby statycznej sam przez się nie daje dostatecznej rękojmi wytrzymałości konstrukcji, szczególniej dla próby skrzydeł, gdzie obciążenia w locie tak co do siły, jak i miejsca są bardzo zmienne; znacznie w tym wypadku ważniejsza jest pewna jednolitość konstrukcji, którą osiągnąć się daje przez usunięcie pojedynczych, zbyt słabych, względnie zbyt mocnych, połączeń, łagodne przejścia w wymiarach części i t. p. Powodując się głównie temi względami, istnieje dążność w ostatnich czasach do obniżenia owych wysokich współczynników wytrzymałościowych, przechodząc w ten sposób do konstrukcji lżejszych lecz racjonalniejszych.

WYPRAWY DO BIEGUNA

Wyprawa do bieguna nie jest już nowością. Planowali i organizowali ją niejedni, ale jakoś nigdy ekspedycja nie mogła dojść do skutku. Ostatnio w roku przeszłym przygotowywał ją Amundsen, ale wskutek braku funduszów i innych jeszcze przyczyn drugorzędnych musiał odłożyć ją do roku bieżącego.

W tym roku przybyły jeszcze dwie podobne wyprawy, wszystkie one mają za sobą poparcie rządu.

Tak więc wyruszył już Amundsen. Według ostatnich wiadomości ekspedycja jego dotarła już do Szpicbergu. Stąd zamierza on z 8 współtowarzyszami przelecieć do Grenlandji, odległej o 3000 km., czyli o 17 godz. lotu, skąd pozostaje już tylko 2000 km. do samego bieguna. Ostatni ten odcinek wraz z drogą powrotną do Grenlandji ma zająć jeszcze 30 g. lotu.

Drugą wyprawę organizuje Japonja. Bierze w niej udział uczeń Amundsena, Hammer. Lot swój rozpocznie on z Londynu według następującej marszruty: Londyn — Szpicberg — biegun północny — Alaska — Tokio.

Trzeci podbój bieguna organizuje amerykanin, Mac Milkan. Rozpocznie on swój lot z Kanady w początkach czerwca.

O przebiegu tych trzech wypraw nie omieszkamy informować naszych czytelników w następnych numerach. *(Iker)*

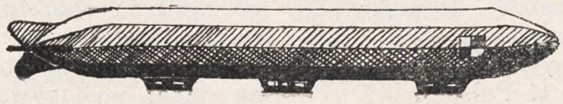
JAKIE SZYBKOŚCI OSIĄGA SAMOLOT NOWOCZESNY

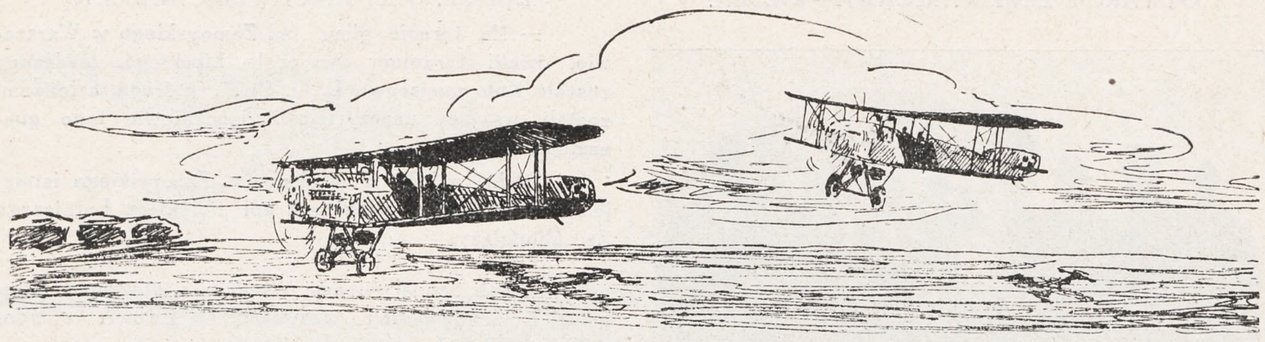
11 kwietnia sierżant armji francuskiej na samolocie Bréguet XIX A_2 wykonał lot z pasażerem z Paryża do Istres (630 klm) w 2 godz. i 55 min., co czyni zgórą 220 klm/godz.

23 kwietnia pilot Smirnoff na jednopłacie pasażerskim, zaopatrzonym w silnik 375 MK, przeleciał z Roterdamu do Paryża (560 klm) w 2 godz. 53 min., niosąc ze sobą 8 pasażerów i bagaż, łącznej wagi 780 klg.

20 kwietnia sierżant Latapie na samolocie Nieuport-Astra 29 z silnikiem 300 MK Hispano na szlaku Paryż — Lugdun i z powrotem osiągnął 231 klm/godz średniej szybkości.

6 kwietnia samolot komunikacyjny Farman „Jabiru” na linji Paryż — Amsterdam (460 klm) osiągnął średnią szybkość 242 klm/godz. Doskonały ten wynik płatowiec uzyskał z 8 pasażerami na pokładzie i 200 klg bagażu. Zaznaczyć należy, iż płatowiec powyższy w dniu 6 kwietnia przebył 10.000 klm, na których wykazał 185 klm średniej szybkości. Sprawozdań takich możnaby było podać jeszcze kilkanaście za ubiegły miesiąc. Poprzestańmy jednak na tych czterech. Z nich już wyraźnie widać, że płatowce pasażerskie osiągają już około 200 klm, a wojskowe przekraczają 220. Szybkość ta jest czterokrotnie wyższa w porównaniu z kurjerem i 3 krotnie większa w porównaniu z samochodem. *Iker.*





WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Z POLSKI

NOWA SZKOŁA PILOTÓW.

W końcu bieżącego miesiąca ma być otwarta staraniem Towarzystwa Lotniczego pierwsza cywilna szkoła pilotów, której kurs ma trwać 4 miesiące.

Informacji zasięgać można w Sekretarjacie T. L., ul. Piękna 33.

LETNI KURS MODELARSTWA.

Z dniem 4 maja b. r. rozpoczęły się zapisy na letni kurs modelarstwa. Zapisy przyjmuje i informacji udziela biuro Komitetu Stołecznego L.O.P.P. (Senatorska 14) w godzinach 9—15. Warunki te same, co i na kursie zimowym.

Z LOTNISKA.

Warszawa nie posiadała jeszcze nigdy tak ożywionej komunikacji lotniczej, jak obecnie.

Codziennie z cywilnego lotniska mokotowskiego (od ul. Topolowej) startuje i ląduje po 6 samolotów, a to 1 do Gdańska, po 2 do Lwowa i Krakowa oraz 1 do Pragi czeskiej.

Z KONKURSU SZYBOWCÓW.

Jak donosi „Lotnik", dotychczas zgłoszono na konkurs 23 szybowce. Wyjazd Komitetu organizacyjnego z Poznania ma nastąpić 10 maja. Biura konkursu będą funkcjonowały od 12 maja na miejscu.

Z L. O. P. P.

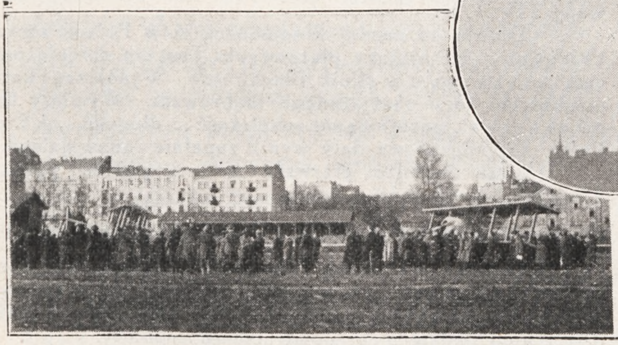
Komitet Stołeczny L.O.P.P. uzyskał od poważniejszych firm stołecznych rabat dla swych członków przy nabywaniu przez nich towarów.

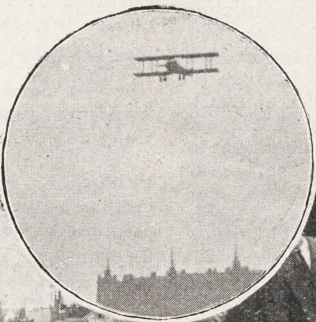
Na końcu numeru znajdą Czytelnicy wykaz tych firm wraz z zaofiarowanym rabatem.

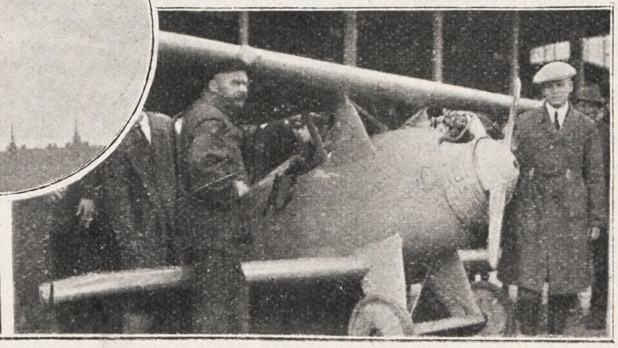
ODZNACZENIE DZIAŁACZA LOTNICZEGO.

Podczasu roczystości 3-go maja r. b. starosta kutnowski odznaczył medalem 3-go maja pisarza lotniczego i popularnego działacza, p. Ludwika Humpolę-Hierowskiego za zasługi położone przy organizacji propagandy lotniczej w powiecie Kutnowskim.

POKAZ FLOTY POWIETRZNEJ.







Staraniem Komitetu stołecznego L.O.P.P. odbył się w dniu 25 ub. m. na polu wyścigowem pokaz floty powietrznej, zorganizowany przez referenta technicznego Komitetu, p. pilota Woynę.

Pokazy wypadły imponująco: loty eskadrowe, figurowe i ewolucje wywołały wśród widzów podziw i zachwyt.

Po ukończeniu lotów demonstrowano pierwszy polski płatowiec sportowy Dąbrowskiego oraz modele latające.

Podczas rewji przygrywały dwie orkiestry. Widzów było dużo, co wymownie świadczy, iż pokazy takie odbywać się powinny częściej.

Po lewej stronie naszego zdjęcia—publiczność przyglądająca się lądującym samolotom, po prawej—samolot Dąbrowskiego (obok niego stoi konstruktor), u góry—samolot w locie.

OTWARCIE LINJI WARSZAWA—WIEDEŃ.



W końcu ubiegłego miesiąca Polska Linja Lotnicza uruchomiła komunikację powietrzną między Warszawą a Wiedniem.
Zdjęcie nasze przedstawia grupę zaproszonych gości na uroczystość otwarcia tej linji.

LUDZIE, O KTÓRYCH PISAĆ NALEŻY.

— Na terenie gimn. im. Zamoyskiego w Warszawie, dzięki staraniom dyr. posła Lipskiego, zawiązane zostało Koło miejscowe L. O. P. P, którego członkami zostali wszyscy nauczycielowie i uczniowie tego gimnazjum.

Dodać należy, iż w gimn. im. Zamoyskiego istnieje również jedno z większych kół Polskiego Lotniczego Zw. Młodzieży.

— Jak donosi Ajencja Wschodnia, staraniem okręgowej Komendy policji państwowej we Lwowie, ufundowany został duży samolot wojskowy.

Na sumę 24.000 zł., którą zebrano, złożyły się ofiary wszystkich bez wyjątku funkcjonarjuszy policji okręgu lwowskiego.

— Sędziowie i prokuratorzy przy Sądzie Okręgowym w Warszawie opodatkowali się na rzecz Ligi O.P.P. po 5 z. miesięcznie.

— Rolnicy powiatu janowskiego opodatkowali się na rzecz L.O.P.P. po 10 gr. od morga.

ZE ŚWIATA

PROJEKT WIELKIEGO TRANSPORTOWCA POWIETRZNEGO.

Według źródeł włoskich, grono inżynierów niemieckich projektuje budowę wielkiego płatowca pasażerskiego, który ma być zbudowany w Rosji. Samolot posiadać ma 75 m. rozpiętości, siłę 6000 MK, ciężar użyteczny 16 ton przy szybkości 200 klm. na godz. i promień działania 3000 klm. Z krótkiej tej charakterystyki widać, że ma to być zarazem największy, najnośniejszy i najszybszy samolot na świecie.

ROSJA CIĄGLE SIĘ ZBROI.

Program lotniczy bolszewicki przewiduje na rok 1925 zakup 1080 płatowców, z których 500 zostanie zbudowane w kraju, przeważnie w zakładach Junkersa, 300 będzie zakupione u Fokkera, a reszta w różnych wytwórniach włoskich W roku przyszłym rząd bolszewicki spodziewa się, iż wystarczy mu produkcja krajowa(!).

Rząd sowiecki przystąpił do budowy pociągów warsztatów reparacyjnych dla samolotów. Ruchome te warsztaty, zaopatrzone w najnowsze obrabiarki, są w stanie w przeciągu miesiąca zreparować 12 samolotów. Pozatem posiadają one duży asortyment zapasowych części. Pewna część korpusów wojskowych jest już w takie pociągi zaopatrzona.

JAK WŁOSI DBAJĄ O MŁODZIEŻ.

Włoski komisarjat lotnictwa oddał do dyspozycji stowarzyszeń lotniczych młodzieży akademickiej 6 samolotów Nieuport typu 17.28.

NOWA ŚMIGA METALOWA.

Po udatnych próbach ze śmigami metalowemi Nieuport—Astra we Francji, Stany Zjednoczone przystąpiły do prób nad tym nowym wynalazkiem. Mamy do zanotowania próby dokonane na lotnisku Mac Cook Field ze śmigami systemu Reed, zbudowanemi z magnezu. Wbudowane w silnik 150 MK, wytrzymały one próbę trwającą 10 godzin, bez najmniejszego odkształcenia. Dlatego też w kołach lotniczych amerykańskich mówi się o zamianie istnjejących śmig śmigami metalowemi.

KONKURS LOTU ŻAGLOWEGO W VAUVILLE.

Między 26 lipcem a 9 sierpniem odbędzie się w Vauville doroczny, międzynarodowy konkurs dla szybowców i awionetek. Dotychczas zapisało się kilkadziesiąt szybowców oraz 10 awionetk, a mianowicie: 4 wyrobu francuskiego, 4 belgijskiego i 2 holenderskiego.

ŚMIAŁE I RYZYKOWNE PRZEDSIĘWZIĘCIE WŁOSKIEGO LOTNIKA.

W maju b. r. komendant sił lotniczych włoskich mjr. Depinedo zamierza wyruszyć na lot okrężny podług następującej marszruty: Rzym—Egipt—Morze Czerwone—wybrzeże Azji— Tokio —Syndey i z powrotem. Do lotu ma być użyty samolot Ansaldo, zaopatrzony w silnik Lorraine Dietrich 400 MK, który zabiera materjały pędne na 10 godz. lotu.

PISMO WŁOSKIE O PŁATOWCU DĄBROWSKIEGO.

W numerze 27 „La gazetta dell'Aviazione" spotkliśmy następującą korespondencję z Paryża (!?), datowaną 3.IV. r. b..

„Doszło do naszej wiadomości, iż w Polsce został zbudowany interesujący płatowczyk Jest on dwupłatowcem zaopatrzonym w silnik Blackburne. Wynalazcą i konstruktorem jego jest student Dąbrowski. Wymiary tego aparatu są następujące: rozpiętość ... długość..., i t. d. Próby dotychczasowe dały wynik zupełnie zadawalający."

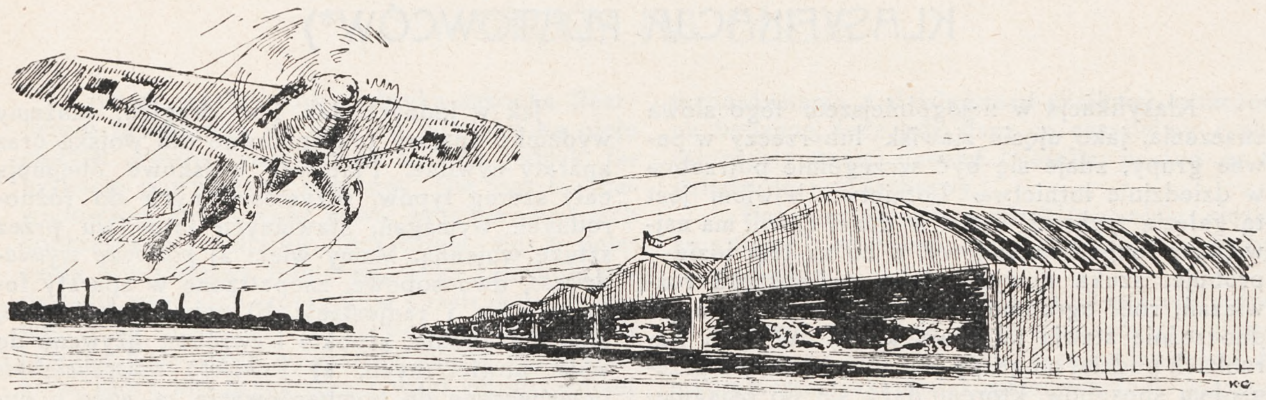
Jestto bodajże pierwsza w tem piśmie zgodna z prawdą wiadomość o Polsce.

BUDOWA DWÓCH WIELKICH FORTEC RUCHOMYCH.

Wielkie pancerniki Stanów Zjednoczonych „Leonigton" i „Saratoga", o pojomności 35 tys. ton mają być zamienione na okręty macierzyste dla samolotów. Każden z nich będzie mógł pomieścić 72 samoloty.

NOWY REKORD LOTU SZYBOWEGO Z PASAŻEREM.

Dnia 23 kwietnia jeden z pilotów francuskich, w miejscowości Saint Rémy w Prowancji, wykonał na płatowcu Hanriot z pasażerem lot z zatrzymanym silnikiem, trwający 3 godz. 26 min. De facto tem samem został ustanowiony nowy rekord. Ze względu jednak na nieoficjalne uskutecznienie powyższego lotu nie został on urzędowo potwierdzony przez F. A. I.



DZIAŁ NAUKOWY

JAK NALEŻY ROZUMIEĆ DOBRZE POJĘTE MODELARSTWO

Lotnictwo obecne jest niedostępne dla szerszego ogółu i dlatego nie może ono służyć za podstawę wyrobienia indywidualnego poczucia instynktu lotniczego. Zresztą lotnictwo nie wszędzie jest jeszcze zakrojone na szeroką miarę, bowiem niektóre narody, otumanione szaleńczą ideą wojny, wykorzystują jedynie ten jego kierunek, który w chwili obecnej daje najlepsze rezultaty. Z tem w żadnym razie pogodzić się nie powinniśmy. Nie możemy bowiem tumanić młodzieży jakąś jedną myślą, choćby to była nawet myśl genjalna. Doskonałem wyjściem z tego, i jedynie wskazanem, jest odpowiednio pojęte modelarstwo. Musimy je zakroić na tak szeroką miarę, rzucić w nie tak potężną skalę wiadomości ze wszystkich zakresów i połączyć takiemi myślami, by mimowoli wywołać w młodym umyśle tysiące projektów. Modelarstwo musi być tak bujne, jak duszą młodzieńczą, wówczas dopiero może dać doskonałe rezultaty, bowiem wytworzy takie masy myśli, że z łatwością zdoła pchnąć lotnictwo na nowe tory. Żeby ono jednakże dało jakiekolwiek pożyteczne rezultaty to nie może stać się nigdy bezmyślnem naśladownictwem. Modelarstwo to twórczość zakrojona na miarę Fidjasza, a nie jakaś małostkowa, przeciętną, czysto mechaniczna, masowa obróbka. Każdy model to odrębne indywiduum, w którem nic zmienić ani dodać nie można — to zamknięty świat uczuć i myśli w harmonijnym splocie. Dlatego to żadnych modeli nie należy robić seryjnie, masowo, z grubsza, należy je wykańczać precyzyjnie, w każdem drewienku musi tkwić jakaś idea, która stanowi jego duszę. Bezmyślna, klockowa robota jest profanowaniem modelarstwa, a praktycznie, życiowo biorąc, zasadniczo chybia celu, bo przecież każdy się z tem zgodzić musi, że modelarstwo nie jest zdobywaniem wiadomości— byłoby to niemożliwie nudne i niepraktyczne,— modelarstwo jest wyrabianiem charakteru, czucia lotniczego. Do tego zaś prowadzą prawie że odrębne, jakkolwiek ściśle z sobą związane, dwa etapy pracy. Mianowicie przez odpowiednio, w sposób praktyczny, podawane zadania z zakresu mechaniki, elektrotechniki, meteorologji, technologji, konstrukcyj metalowych i drzewnych wytworzyć w młodym umyśle naturalne podłoże koncepcyjne, na którem dopiero każdy indywidualnie przy projektowaniu i wykonywaniu modeli (wyłącznie latających) wytworzy ów instynkt lotniczy.

Miarą jego dojrzałości będzie sposób i jakość lotu skonstruowanych przez nas modeli, wówczas będziemy mogli uważać się za ludzi—ptaków, gdy model nasz, jako samolot bez pilota, zdany na łaskę i niełaskę prądów i wirów powietrznych, będzie mógł samodzielnie przy odpowiednim układzie i uzależnieniu płaszczyzn nośnych unosić się całemi godzinami ruchem falistym na wzór lotu ptaków.

T. Wolnicki.

KLASYFIKACJA PŁATOWCÓW*)

Klasyfikacja w najogólniejszem tego słowa znaczenia, jako ujęcie zjawisk lub rzeczy w pewne grupy, zdaje się być szczególnie potrzebna w dziedzinie lotnictwa. Lotnictwo bowiem jest tą gałęzią techniki, która w danej chwili ma największy rozpęd rozwojowy, a co za tem idzie— próbuje, szuka nowych dróg, najlepszych rozwiązań, robi ogromne posunięcia naprzód, a jednocześnie stawia fałszywe kroki. W tych warunkach podział na grupy jest równoważny z przeglądem sposobów, któremi dąży się do osiągnięcia celu i zdaniem sobie sprawy, który z nich dał już najlepsze wyniki. Będzie to wskazówką, że nad pewnym rozwojem należy pracować, podczas gdy inne, o ile nie zostaną ożywione nowym pomysłem, muszą przejść do historji. Może też się zdarzyć, że kilka sposobów będzie istniało obok siebie, a każdy z nich przedstawiać będzie odmienne korzyści.

Tak pojęta klasyfikacja w lotnictwie obejmuje trzy grupy: balony, helikoptery i płatowce. Te ostatnie najbardziej nas interesują, jako sposób opanowania atmosfery, Jednak w dziedzinie płatowców panuje taka różnorodność, że musimy je jakoś podzielić, aby wytworzyć sobie pojęcie o całości. I tutaj można obierać różnorodne czynniki, jako podstawę tego podziału.

W pierwszej fazie rozwoju lotnictwa, gdy chodziło tylko o opanowanie atmosfery, podział, oparty na czysto technicznych cechach aparatów lotniczych, rozróżniał aparaty w ilości płatów np. jedno, dwu i t. d. płatowce, czy w-g rodzaju motoru, który mógł być stały lub rotacyjny. Żadna z tych klasyfikacji nie jest doskonała, bo z jednej strony każda z nich ma wyjątki, niedające się zaliczyć do którejkolwiek ze stworzonych kategorji (np. półtorapłatowiec) z drugiej zaś strony, biorąc za podstawę jedną cechę, np. rodzaj motoru, pomijamy inne, być może istotniejsze, jak rodzaj i rozłożenie powierzchni nośnych.

Ostatecznie możnaby wybrać taki podział, który posiada najmniej wyjątków.

Jednakże obecnie, gdy problem opanowania powietrza jest już zasadniczo rozwiązany, a człowiek stara się wykorzystać ujarzmioną atmosferę jaknajskuteczniej klasyfikowanie zaczęło się aparatów lotniczych ze względu na przystosowanie do danego celu. I ten wzgląd możemy uważać za miarodajny.

Przedtem jednak musimy zwróci uwagę na zróżniczkowanie płatowców, uwarunkowane tym faktem, że lotnictwo jest jednak związane z powierzchnią ziemi, stanowiącą dlań podstawę operacyjną, teren startu i lądowania. Zależność ta od powierzchni ziemi wytworzyła dwa zasadnicze typy: hydroplanów, czyli wodnopłatowców i płatowców lądowych.

Jak w jednych, tak i w drugich, możemy wydzielić aparaty przeznaczone dla wojska oraz aparaty cywilne. Płatowce wojskowe obejmują cały szereg typów, przystosowanych do różnorodnych wymagań, stawianych lotnictwu przez sztukę wojenną. Mamy więc: a) *płatowce wywiadowcze*, dwuosobowe, zaopatrzone w aparaty fotograficzne i radjostacje, b) *samoloty pościgowe*, albo myśliwskie, szybkie i zwrotne, używane do walk powietrznych, e) *samoloty niszczycielskie* przeznaczone do bombardowania, a więc o dużej pojemności materjałów wybuchowych, ale zato cięźkie i powolniejsze, wreszcie c) *aparaty szkolne*, *sanitarne* etc.

Płatowce cywilne mają za zadanie zapewnić szybką i bezpieczną komunikację, a więc widzimy w tej dziedzinie głównie *samoloty pasażerskie*, należące do typu średnich lub wielkich, zaopatrzonych w luksusowe urządzenia. Przewożenie poczty samolotami, rozpowszechnione w Ameryce, wytworzyło również specjalny rodzaj *samolotu pocztowego* Wreszcie rozwój lotnictwa zbliża nas do chwili, gdy aeroplan stanie się przedmiotem codziennego użytku; zjawienie się *płatowców sportowych*, zaopatrzonych w słaby silnik (10—100 KM), niewielkich i tanich jest tego dowodem.

Rozumiemy, że im bardziej specjalnym celom ma służyć dany płatowiec, tem lepiej przeznaczone mu zadanie potrafi wykonać, lecz tem trudniej go użyć dla innych celów. To też w chwili, gdy zakłady Curtiss budują samolot, opracowany wyłącznie dla przewożenia poczty, gdy inż. Kuhnert tworzy samolot fotograficzny, jednocześnie firma Fokker stara się swój nowy typ „Fokker C. V" przystosować do różnorodnych celów przez umożliwienie zmiany powierzchni nośnych, proporcji oraz silników. Trzeba życzyć, żeby Polska jaknajprędzej wyszła z okresu pracy przygotowawczej na polu lotnictwa, a zaczęła wprowadzać je w te dziedziny życia, gdzie ono dotychczas nie było jeszcze zastosowane: przykład zachodu wskazuje nam jaką drogą iść mamy.

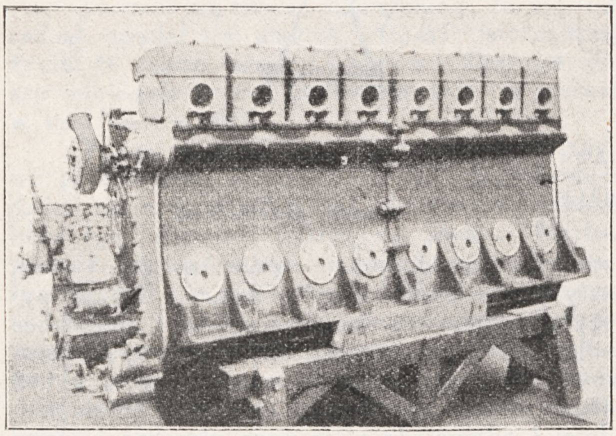
Z. T.

*) Wprowadzając „Dział naukowy" pragniemy nietylko zaznajamiać Czytelników z nowościami w dziedzinie techniki lotniczej, lecz jednocześnie chcemy dać choć w zarysie jej całokształt. Uskuteczni to cykl artykułów, które zaczniemy drukować od września b. r., a obejmujących z jednej strony zasady lotu, z drugiej zaś podstawowe wiadomości z dziedziny konstrukcji aparatów lotniczych. Przed przystąpieniem jednak do opisu lotu i płatowca jako takiego, chcemy rzucić okiem na stosunek lotnictwa do zagadnień życia i stwierdzić jakie dziedziny ono objęło i jakim modyfikacjom uległo wskutek przystosowania się do każdej z nich.

MOTORY NA OLEJE

Już w zeszłym roku fabryka szkocka Beardmore przystąpiła do budowy silników na oleje ciężkie. Pewna tajemniczość osłania jednak fabrykację powyższych silników. Nie jest to spowodowane, jak często bywa, brakiem pewnych konkretnych rezultatów, lecz dzieje się z polecenia Ministerstwa lotnictwa, które zabroniło podawania wszelkich szczegółów konstrukcji. A wyniki te są poważne. Oto po licznych latach prób fabryka Beardmore wypuszcza silniki typu Diesel'a, które nie przekraczają wagi dopuszczalnej dla silników lotniczych. Na fotografji widzimy jeden z takich silników, który, nie będąc właściwie silnikiem lotniczym, różni się bardzo mało od tych ostatnich.

Znamy tylko nieliczne cechy charakterystyczne: waga na 1 KM. wynosi 1,3 kg, moc normalna 600 KM. Rozpatrując chociażby te dane wydaje nam się, że są to wyniki naogół średnie



w porównaniu z dzisiejszemi silnikami lotniczemi na benzynę, lecz gdy dane te zestawimy z charakterystycznemi danemi Diesel'a, postęp w tej dziedzinie jest jaskrawy.

Pozatem powyższe silniki na oleje ciężkie są „zimne", skutkiem czego chłodnica może być b. zmniejszona.

Oficjalne próby wykazały, iż zużycie paliwa w silnikach na oleje w porównaniu z silnikiem lotniczym na benzynę przy tej samej mocy jest daleko mniejsze. Jakkolwiek zastosowanie powyższych silników do płatowców o małej mocy wymaga jeszcze wielu wyjaśnień, to jednak możemy śmiało powiedzieć, że jesteśmy w przededniu zastosowania ich do płatowców o dużym promieniu działania. Kalkulacja dla aparatów handlowych jest tańsza, gdyż w tym wypadku paliwo kosztuje około 150 zł. za tonnę. Jeszcze jedno: zastosowanie takich silników na sterowcach zmniejsza niebezpieczeństwo pożaru, na jakie były one dotychczas narażone, zabierając duży zapas benzyny, materjału tak łatwopalnego. Fabryka Beardmore nie zajmuje się jednak jedynie budową silników lotniczych lub silników na oleje ciężkie lecz produkuje zarazem płatowce i sterowce. Trzeba przyznać, że i w tej dziedzinie produkcji zachowuje dyskrecję i dlatego też wiemy jedynie, że fabryka ta zakupiła licencję płatowców typu Rohrbacha.

Płatowce te o dużych rozmiarach są jednopłatami o skrzydłach duralowych o ogólnej sile 2500 KM.

Prób oficjalnych jeszcze nie było.

Fabryka Beardmore zatrudnia około 20.000 robotników.

(w/g Aeronautique).

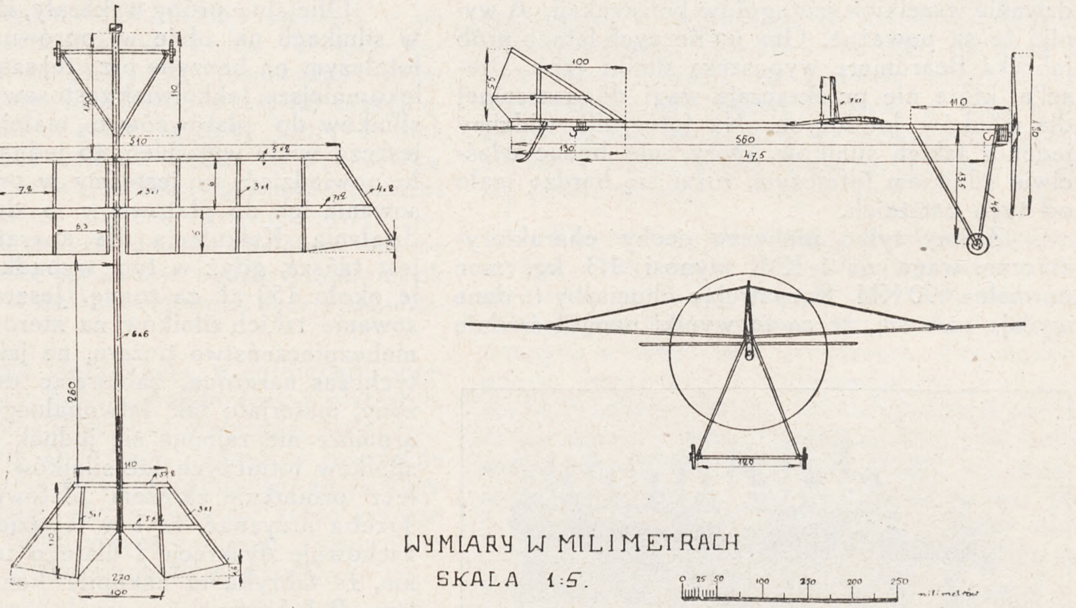
SAMOLOT TAŃSZY OD MOTOCYKLA

1 kwietnia pilot Drouhin na samolociku Farmana o silniku 12 MK. Salmson zużył z Paryża do Roneu, t. j. na przestrzeni 100 klm., tylko 3 klg. materjałów pędnych, co w naszych warunkach kosztowałoby 3 złote.

25 kwietnia pilot belgijski Reparlier wykonał bardzo ciekawą podróż na samolociku Pander z silnikiem Anzani 25 MK. Wyruszywszy z Roterdamu ponad Ostendą. Calais, kanałem La Manche, Lymne, wylądował na lotnisku Croydon pod Londynem, zużywszy na to 5 g. 34 m. Należy zaznaczyć, iż podczas swej podróży, napotkał silny wiatr przeciwny, który utrudniał lot. Pomimo to zużycie benzyny wyniosło na tak wielkiej przestrzeni (około 500 klm) tylko 37 litrów, co kosztowałaby na złote około 30 złotych. 2 te loty, wykonane na małych samolocikach sportowych, świadczą, iż komunikacja powietrzna może śmiało rywalizować z wszelkiemi innemi środkami lokomocji mechanicznej. Za lat kilka śmiało można się spodziewać, że młodzi ludzie zamiast motocykli będą używać awionetek.

PRÓBNY MODEL LATAJĄCY

By zacząć pracę cokolwiek planową w zakresie modelarstwa, stawiający na tej drodze pierwsze kroki winni najpierw obserwować przynajmniej prymitywne loty mechanizmów martwych. Do tego służą tak zwane modele próbne, wykonane nadzwyczaj prosto. Takim prostym modelem próbnym zajmiemy się obecnie.

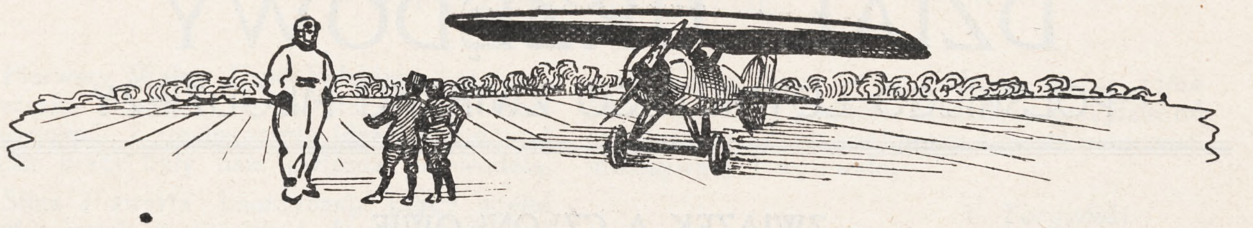


Oczywiście jednopłat, o konstrukcji całkowicie drewnianej, skrzydła i stateczniki kryte kalką; środkami wiążącemi są nici i syndetikon. Kadłub stanowi beleczka 6×6 mm, wyczyszczona dobrze szmerglem, by zmniejszyć jej tarcie o powietrze i ku końcowi stożkowato zbieżna, a to z tego względu, że na upierzenie ogonowe niema tak wielkiego działania prądu powietrza, jak na skrzydła, a każde obciążenie jest dla modelu szkodliwe. (Jest to zagadnienie podstawowe i nawet w próbnych modelach przeoczyć go nie wolno). Na przodzie beleczki umieszczamy skrzydło i mocujemy je przy pomocy grubszych nici, przypuśćmy Nr. 10, albo cienkiego drutu. Skrzydło do tego rodzaju modelu winno być całkowite względnie dzielone, jednakże bez żadnych lotek i innych dodatkowych upierzeń, pozatem może być płaskie, wypukłe lub nawet wklęsłe. Ogólny jego kształt może być dowolny, a więc prostokątny, trapezowy, półokrągły, względnie w kształcie odcinka lub wycinka kołowego albo pierścieniowego, wreszcie nawet trójkątny, kwadratowy i t. d. Każde jednak skrzydło musi mieć sztywną krawędź natarcia, aby ono nie mogło się deformować w czasie lotu. W naszym wypadku mamy prostą beleczkę drewnianą 5×2 mm, do której przyklejamy syndetikonem żeberka wymiarów 3×1 mm, usztywnione podłużnicą 7×2 mm. Dobrze byłoby w modelach próbnych żeberka i podłużnice robić z masy elastycznej, aby można było obserwować wygięcie skrzydła w czasie lotu, a tem samem badać, gdzie prąd powietrza działa najsilniej i odpowiednio do tego ulepszać budowę następnych skrzydeł. Upierzenie ogonowe, czyli stateczniki poziome i pionowe w dowolnej ilości, winno doskonale równoważyć w locie podwozie, zaś poszczególne jego części, jako jednocześnie narządy kierownicze, winny być bezwzględnie płaskie, chociaż najrozmaitszych kształtów. Ponieważ cała konstrukcja tego rodzaju modelu próbnego jest zazwyczaj płaska, przeto, w celu zabezpieczenia go przy lądowaniu, buduje się daleko wprzód wysunięte podwozie o dość znacznej wysokości.

Tadeusz Wolnicki.

Wprowadzając od tego numeru zmiany w dotychczasowym sposobie opisywania modeli, Redakcja chciałaby wiedzieć jaki oddźwięk obudzą one w Czytelnikach. W tym to celu podawać będziemy na zakończenie każdego artykułu traktującego o modelarstwie pytania, na które prosimy, aby interesujący się modelarstwem odpowiadali. Lepsze odpowiedzi będą nagradzane i drukowane.

Oto pytania, tyczące się wyżej opisanego modelu:
1) Jakie winno być powietrze w czasie wypróbowywania modelu? — Rezultaty próby.
2) Jaki będzie najwygodniejszy kształt i charakter skrzydła w danym prądzie powietrznym?
3) Jak najwygodniej rozmieścić upierzenia ogonowe skrzydła i podwozie?



DZIAŁ BELETRYSTYCZNY

LOT

(Fragment z noweli)

Samochód zatrzymał się przed hangarem. Bohdan wyskoczył lekko, wszedł do garderoby, wdział skórzane „combinaison“ i wybiegł na lotnisko.

Tu czuł się innym człowiekiem, tu się odradzał, opadał zeń smutek i troski—istotna treść życia; ta zmora targająca nerwy i dławiąca duszę odbiegała w dal, zostawała tam za murem, w kasztanowej alei.

Tu, na zielonej łące, zaczynało się królestwo przestworzy, dziedzina marzeń stęsknionych dusz, tu rozpoczynała się beztroska wolność błędnego dążenia wzwyż, do ideału. Martwa tęsknica ujętego w żelazne cieśnie życia nie miała tu wstępu. I mściła się, bo czasem, nabrawszy nadziemskiej mocy, wpadała strasznym, druzgocącym gromem, waląc o ziemię podniebnego ptaka. Lecz zemsta jej była płonna, bo ofiara bardziej stawała się w oną chwilę beztroska, niż kiedykolwiek za dni swoich...

Aparat zadygotał i dreszcz lekki jął przebiegać jego wysmukłe ciało. Wzmógł się warkot i oto znikła pozorna ociężałość, jakby przedmiot ludzką zdziałany ręką przedzierzgnął się nagle w żywe ptaszę.

Pomknął lekko po zieloną runią okrytej ziemi i zerwawszy niedostrzegalne, a krępujące go więzy, począł się wzbijać wyżej i wyżej, połyskując jak gołąb w słońcu i coraz malejąc.

Niewypowiedziana błogość objęła Bohdana. Strzępy wiatru, zawrotnym wirem śmigła odrywane od tafli powietrza, wdzierały się poza szybę i biły go w twarz.

Wydarta temu wichrowi moc tężyzną rozlewała się po żyłach.

Tu, wzniesiony nad doczesności poziomy, człek czuł się jak stal. Oto skrzydłem u ramion wyrosłem pruje podniebne bezkresy i orłowym szlakiem lecieć może w błękitu świetlaną dal.

Bohdan nie pamiętał już dopiero przeżytego bólu, otrząsnął się z ziemskości człowieczego bytu i, płynąc pod bezchmurnem sklepieniem, spoglądał na szumiące w dole miasto, na ten wir mrowia ludzkiego walczący o kęs chleba, na kryjące się w zieleni cielska fabryk potężnych i twórczych, na jeziora toń połyskującą w dali, na cały tej kraj biznesu.

Raptownym, a lekkim zarazem ruchem poderwał w górę dziób maszyny, że stanęła pionowo i, wywinąwszy się na płask, popłynęła chwilę kołami zwrócona ku niebu, a potem wężowym skrętem loopingu wróciła znów do dawnej postawy, wartko rwąc się wprzód.

Bohdan całym jestestwem wparł się w ster, jakby wrósł weń, tworząc nierozerwalne jedno. Upajał się zawrotnością lotu, chłonąc w siebie balsam tych sfer jasności, napuszał się potęgą człowieka. Nagle nieprzeparta chęć poczęła go ciągnąć wzwyż,w dziedziny, skąd już nawet nie dojrzysz cienia ziemi. Aparat, posłuszny woli ludzkiej, wśrubowywał się rytmicznem tętnem w obszary wszechświata, a miasto malało w dole, kurczyło się, przybierając śmieszne, filigranowe kształty.

Ucichł motor wstrzymany ręką pilota i olbrzymie zataczając koliska zniżał się znowu ptak, jak orzeł, co zmęczony długiemi loty rozpręży skrzydła nieruchomo i płynie w wielkiej ciszy podniebnego królestwa obłoków.

Już znowu bije puls, rwą się powietrza płaty, już znowu pilot wsłuchuje sie z lubością w maszyny szmer, jak w cudną melodję gdzieś z tęczowych krain baśni płynącą, jak w szept istoty żywej, bo słyszy w nim najlżejszą skargę i zgrzyt, rozumie dzwięku treść.

To wielkie, bijące serce, ten organ życia i śmierci, gdzie w skoordynowaniu pracy dzwigni, trybów i kół zawarta straszna tajemnica bytu, to jego dziecko wypieszczone. Zna każdy jego nit i śrubę i teraz oto czuje każdy stuk sprężyny i wielką w nim zawartą myśl.

Wiatr całował białe równie skrzydeł i kładł pod nie miłośnie swój mocarny grzbiet, jakby żądny tej pieszczoty śmiałego ptaka.

Zazdrosny pilot zwinął szybko maszynę w bok i potwornemi skręty jął lecieć zawrotnie ku ziemi, co ciemniała w dole.

Stefan Szpachta.

DZIAŁ URZĘDOWY

POLSKIEGO LOTNICZEGO ZWIĄZKU MŁODZIEŻY

ZWIĄZEK A CZŁONKOWIE

Spotkałem się parę razy z zapytaniem, co to jest właściwie Związek Lotniczy. Na pozór, zda się, pytanie zwykłe, ale, o zgrozo, wyszło ono z ust członków tegoż Związku. Czem to wytłumaczyć? Aby wyjaśnić tę sprawę przytoczę drugie pytanie bardzo częste między naszymi członkami: Jaką korzyść może dać Związek Lotniczy członkom?

Oba te pytania składają się na urobienie sobie pojęcia, iż członkowie, pomijając już ideowość, nie rozumieją samej istoty związku.

Popularne mniemanie przedstawia się mniej-więcej tak:

Związek, to te kilka jednostek, stojących na jego czele, to ten lokal, do którego się przychodzi, z którego się korzysta.

Płaci się Związkowi (z boleścią) składki, a za to on ze swej strony musi dać to, a to.

Nie koledzy! To pojęcie z gruntu fałszywe. Pojęcie takie nie będzie nas parło wzwyż; może tylko spowodować upadek.

Chciejmy zrozumieć, że istota Związku jest całkowicie zawarta w tem jednem słowie: „Związek".

Gdy zrozumiemy to, nietrudne już będzie nam odpowiedzieć sobie na te dwa wyżej zaznaczone pytania. Otóż Związek to nie ci kierownicy, nie ten lokal i kursy—Związek to członkowie. Wszak poszczególne jednostki, łącząc się, tworzą instytucję. Myśli powstałe w poszczególnych umysłach, gdy zaczną trzeć się o siebie i nawzajem podsycać, wybłysną i stworzą jedną myśl—ideę.

Związek—to członkowie, Związek—to idea łącząca ich w jedno.

Teraz możemy wyjaśnić pytanie drugie: co może dać Związek?

Tak pytać nie możemy.

Musimy wpierw spojrzeć w głąb siebie i zadać sobie pytanie: „Co my możemy dać Związkowi".

Związek—to my, więc łączymy się, by sobie nawzajem pomagać, by coś ze siebie dać.

Związek—to idea, więc łączymy się, by ją popierać, prowadzić na wyżyny aż tam, gdzie jaśnieje cel.

Związek nam da tyle tylko, ile sami w niego włożymy, bo on jest tylko jakby potężną machiną, przetwarzającą włożoną pracę w korzyści członków i rozwój idei.

Cóż za pracę żąda od nas Związek? Tylko sumienne wypełnianie własnych obowiązków tak niewielkich, iż nie przedstawiają one żadnych trudności.

Związek pragnie tylko, abyśmy na termin wpłacali składki, sumy tak nikłe, że każdy może je uregulować, oraz abyśmy od czasu do czasu czynnie poparli imprezę Związku.

W dużej mierze moglibyśmy ułatwić pracę zarządowi, gdybyśmy byli mniej bierni na walnych zebraniach Związku.

Ręczę, że każdy, nawet najmniej zainteresowany członek posiada swą własną indywidualną myśl, że każdy mógłby powiedzieć coś od siebie, lub zabrać głos w dyskusji.

Wówczas zarząd, widząc pewien kierunek dążeń swych członków, mógłby łatwiej dostrzec braki w organizacji i takowe usunąć.

Tymczasem (pozwolę sobie wyrazić się dosadnie) jesteśmy, jak owce, bierni, zda się, niedorośli do wyżyn, na których jaśnieje cel. Zważyć trzeba, że ta bierność to również minus świadczący przeciw nam.

Koledzy! Bądźmy dla siebie bezwzględni, spójrzmy w głąb siebie i zadajmy pytanie, co dajemy Związkowi?

Pozwolę sobie wystąpić w roli sumienia większości członków i odpowiedzieć:

„Nie dajemy nic, a żądamy dużo. Nie płacimy składek, lub przeciągamy ich termin, nie popieramy imprez. Choćby taka akademja. Czyż nie powinna mieć trochę więcej słuchaczy z łona Związku poza gospodarzami z żółtemi kokardami w butonierkach? Czy ktokolwiek z nas przyczynił się, choć w części, do rozprzestrzenienia „Młodego lotnika"?—Nie, nawet sam niechętnie, z musu tylko kupuje, bo wstyd jawnie odmówić".

Koledzy! Pokażmy, że umiemy myśleć i pracować, pokażmy, że dorośliśmy do tych wyżyn, na jakich wspiera się idea lotnictwa, że umiemy iść wzwyż. Nieprzeszkadzajmy sobie nawzajem, lecz pracujmy wspólnie, by przy płomieniu młodzieńczego zapału zgotować świetną przyszłość Ojczyźnie.

Stefan Szpachta.

W PRZEDEDNIU ZJAZDU

Pierwszy Walny Zjazd Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży — to pierwszy szczebel ku osiągnięciu i zrealizowaniu ideałów, które od początku pracy były nam gwiazdą przewodnią.

Silna i zwarta koordynacja pracy spełni wszystkie nasze poczynania i da podwaliny tej potędze, którą tylko młodzież stworzyć może, — przyszłej flocie powietrznej Państwa.

Lotnictwo nasze w pierwszym i głównym rzędzie musi się oprzeć na nas młodych, jako najżywotniejszej, największej i niewyczerpanej jeszcze fizycznie, ni też moralnie sile.

Lecz młodzież tę trzeba skupić w jednej organizacji, trzeba ją wyszkolić, by w każdej chwili stanęły fachowe kadry na apel Ojczyzny. Cele te spełnia Polski Lotniczy Związek Młodzieży.

Skupiając w swych szeregach młodzież wszechpolską szkół średnich i akademickich, daje im całokształt wiedzy lotniczej teoretycznej i praktycznej.

Szkolenie rezerw lotniczych, propaganda idei lotnictwa wśród młodych, organizowanie dla nich wystaw, konkursów i pokazów— oto szczytne zadanie, które wziął na swe barki Polski Lotniczy Związek Młodzieży.

Dotychczasowa praca Zarządu głównego, jako najwyższej instancji wykonawczej i dotychczas ustawodawczej Związku, była właściwie przygotowaniem do przyszłych zadań. Wybrany przez Koło Warszawskie, a więc nieliczną tylko garstkę członków, nie posiadał sankcji prawnej, a nawał pracy wprowadził pewien chaos w jego działalności.

To też tylko najbardziej palące sprawy znalazły się na jego warsztacie. Uregulowanie i wprowadzenie w życie statutu, ustosunkowanie się względem Ligi Obrony Powietrznej Państwa, Ministerstwa Spraw Wojskowych i Ministerstwa Oświaty, wreszcie nabyte doświadczenie — oto główne sprawy, jakie przekaże Zjazdowi Zarząd główny.

Walny Zjazd ukonstytuuje najwyższe władze Związku: ustawodawczą Radę Nadzorczą i wykonawczą — Zarząd główny.

Ściśle określony program działalności skonsoliduje pracę przyszłego Zarządu, a Zjazd poprze je sankcją prawną.

Uregulowanie programu pchnie Koła na nową drogę, na drogę ujednostajnionej i pozytywnej pracy.

Wspólna wymiana myśli, poznawanie wzajemnie siebie i Kół zbliży delegatów, a tem samem spowoduje zżycie się członków.

Jako żywy przykład prowadzenia pracy technicznej posłuży Koło Warszawskie, które dzięki sprzyjającym warunkom rozwinęło się najbardziej.

Walny Zjazd — to podwoje, przez które Polski Lotniczy Związek Młodzieży przejdzie od chaotycznej i dorywczej pracy do systematycznej, intensywnej i wytrwałej.

T. Targoński.

PROGRAM ZJAZDU

Dn. 24 czerwca, godz. — 10.

Zebranie ogólne I-e.

1. Zagajenie
2. Program zjazdu
3. Wybór prezydjum
4. Sprawozdanie ogólne ustępującego Zarządu (wygł. p. Falkiewicz).
5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej (p. Kerntopf).

Dn. 24 czerwca w godz. popołudniowych

Posiedzenia Komisyj.

I. Komisja statutowa—ref. p. Siwik.

II. Komisja budżetowa—ref. p. Kondracki, przewodniczący—p. Sołtan.

III. Komisja propagandowa—ref. p. Lewandowski, przewodniczący—p. Biernawski.

IV. Komisja administracyjno-organizacyjna — ref. P. Krzemińska.

V. Komisja programowa—ref. p. Siwik, przewodniczący p. Iskrzycki (Zakopane).

VI. Komisja prasowo-wydawnicza— ref. p. Osiński.

VII. Komisja techniczna i przysposobienia wojskowego—ref. p. Targoński.

Na porządku obrad komisyj będą szczegółowe sprawozdania z działalności sekcyj i omówienie programu pracy przyszłej.

Dn. 26 czerwca, godz. 10.

Zebranie ogólne II-e

1. Sprawozdanie komisyj
2. Absolutorjum dla ustępującego Zarządu
3. Wybór Rady Nadzorczej
4. Wolne wnioski

Przerwa godzinna.

W czasie przerwy posiedzenie Rady Nadzorczej i wybór przez nią Zarządu Głównego i Komisji Rewizyjnej.

Po przerwie dalszy ciąg zebrania:

5. Ogłoszenie wyniku wyborów Zarządu Głównego i Komisji Rewizyjnej.
6. Zamknięcie Zjazdu.

Dn. 26 czerwca, godz. 18.

Wycieczka statkiem na Bielany, na statku dancing.

W czasie Zjazdu odbędą się pokazy modelarni i motorowni, wykład z dziedziny lotnictwa i loty propagandowe.

Wszelkich informacyj udziela komisarz Zjazdu p. Tadeusz Targoński (Warszawa, Chmielna 72).

Z ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

W okresie sprawozdawczym Zarząd gł. poświęcał wiele czasu pracy przygotowawczej do zjazdu.

Termin zjazdu został wyznaczony na 24, 25 i 26 czerwca r. b. Komisarzem zjazdu wybrano p. Tadeusza Targońskiego.

W związku ze zbliżającym się zjazdem Zarząd gł. wyłonił komisję statutową w składzie pp.: ppłka Menczaka, delegata M. S. Wojsk., dyr. Garczyńskiego, del. L.O.P.P., Siwika, dotychczasowego wiceprezesa Zarządu gł. oraz Biernawskiego, prezesa Koła Warszawskiego, która zajęła się skorygowaniem obowiązującego dotychczas statutu. Poprawki uczynione przez Komisję będą przedyskutowane na zjeździe, poczem statut będzie ponownie przedłożony Ministerstwu W. R. i O. P. do zatwierdzenia.

P. Siwik, dotychczasowy wiceprezes Zarządu gł. i kierownik Sekcji dochodów niestałych podał się z braku czasu do dymisji. Zarząd dymisję przyjął, wyrażając p. Siwikowi gorące podziękowanie za owocną pracę na obu stanowiskach.

Na opróżnione przez p. Siwika stanowisko wiceprezesa wybrano p. Targońskiego.

Co do Sekcji dochodów niestałych, postanowiono ze względu na zbliżający się koniec kadencji obecnego zarządu nie wybierać nowego kierownika, zaś inwentarz i kapitał obrotowy Sekcji w sumie 500 z. przelać do ogólnej kasy Związku.

W bieżącym miesiącu członkowie Zarządu gł. dokonają inspekcji szeregu kół prowincjonalnych bądź to zorganizowanych, bądź tworzących się.

Tak więc w najbliższym czasie pojedzie do Żyrardowa, Lwowa i Radomska—p. Falkiewicz, do Zakopanego—p. Targoński, do Kalisza—p. Osiński, do Lublina p. Kondracki oraz do Piotrkowa p. Zapasiewicz.

NOWE KOŁA.

W Nowym Targu założone zostało przy tamtejszem gimn. państw. nowe koło Związku.

Inicjatywę do powstania tego koła dał zarząd koła w Zakopanem.

Z propozycją założenia nowego koła przy Związku na terenie gimn. męskiego w Ciechanowie zwrócił się do zarządu gł. p. Grabowski.

Koło zorganizowane będzie prawdopodobnie jeszcze w bieżącym miesiącu.

Dzięki p. Henrykowi Konarzewskiemu, prezesowi miejscowego Komitetu powiatowego L.O.P.P. zostały utworzone koła Związku przy następujących szkołach w Piotrkowie:

1) gimn. żeńskiem Zrzeszenia nauczycieli
2) gimn. ż. p. Trzcińskiej
3) seminarjum nauczycielskiem
4) gimn. męsk. im. Bolesława Chrobrego
5) gimn. męsk. Tow. szkół śr.
6) szkole handlowej.

RADOMSK.

Zarząd koła radomskiego ukonstytuował się w sposób następujący:

Prezes—p. Łupiński
Wiceprezes—p. Ramułt
Sekretarz—p. Jędrzejczyk
Skarbnik—p Szymański.

ZAKOPANE.

W skład nowego zarządu Koła zakopiańskiego, wybranego na rok bieżący, wchodzą pp.:

Tadeusz Iskrzycki—prezes
J. Wesołowski—wiceprezes
Z. Krzysik—sekretarz
Jadwiga Szczawińska—zast. sekr.
Henryk Mackiewicz—skarbnik.

PODZIĘKOWANIA.

Zarząd główny Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży składa niniejszem publiczne podziękowanie p. Stanisławowi Siwikowi za dotychczasową owocną pracę w zarządzie głównym Związku w charakterze wiceprezesa i kierownika Sekcji dochodów niestałych.

Sekcja Lotnicza Koła mechaników studentów Politechniki Warszawskiej składa podziękowanie Dyrekcji fabryki samolotów „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie za nader uprzejme przyjęcie wycieczki jej członków podczas świąt Wielkiejnocy, a specjalnie p. Grabowskiemu za wyczerpujące objaśnienia i zajęcie się wycieczką.

Redaktor: *Jerzy Osiński* Wydawca: *Zarząd gł. Polskiego Lotniczego Zw. Młodzieży*

Drukarnia Akademicka, Warszawa, Al. 3 Maja 9. Tel. 510-08.

POLSKA LINJA LOTNICZA

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 27 kwietnia 1925 r. aż do odwołania.

I. WARSZAWA—GDAŃSK.

CZAS	KIERUNEK			CZAS	CENA BILETU za przelot w jednym kierunku
8^{30}	↓	Warszawa	↑	17^{00}	65 z.
11^{30}		Gdańsk		14^{00}	

II. WARSZAWA—KRAKÓW.

CZAS	CZAS	KIERUNEK			CZAS	CZAS	CENA BILETU
8^{45}	16^{00}	↓	Warszawa	↑	11^{15}	15^{00}	
11^{15}	18^{30}		Kraków		8^{45}	12^{30}	

III. WARSZAWA—LWÓW.

CZAS	KIERUNEK			CZAS	CENA BILETU
9^{00}	↓	Warszawa	↑	12^{00}	65 z.
12^{00}		Lwów		9^{00}	

IV. KRAKÓW—WIEDEŃ.

CZAS	KIERUNEK			CZAS	CENA BILETU
12^{30}	↓	Kraków	↑	11^{30}	70 z.
15^{30}		Wiedeń		8^{30}	

UWAGI.

KOMUNIKACJA CODZIENNA Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

Dostawa poczty lotniczej i towarów w tym samym dniu.
Koszt biletu lotu bezpośredniego między: Warszawą—Wiedniem lub z powrotem 100 z.
Przewóz pasażera do i z lotniska (z wyjątkiem Warszawy) uwzględniony został w cenie biletu lotu.

INFORMACJE:

Warszawa — telefon 9-00 i 8-5, Kraków — telefon 32-22 i 35-58,
Lwów „ 6-10 i 22-75, Gdańsk „ 415-31,
Wiedeń — tel. 72-5-75 i 45-4-62.